

глубоких горных озер, в царстве экзотической тальмы (арктического гольца), озерных сиговых, подкаменщиков, а также сразу двух подвидов хариуса – европейского и сибирского.

В течение первых трех дней мы просто наслаждались окрестными красотами и рыбалкой, а в заключение обследовали озеро Большая Хадата-Еган-Лор с лодок. Вечерняя крутая волна, разыгравшаяся на озерной шире, добавила новые знания о возможностях наших плавсредств. Буксировка второй лодки на стропе оказалась непростой задачей – заливало оба плавсредства, в результате мне пришлось просто высадить друзей на берег для пешего перехода, а самому двигаться к лагерю, уже почти без проблем таща на буксире прыгающую надувнушку. Хочу заметить, что в подобных условиях спарка из двух лодок оказалась лучшим решением.

На следующий день при абсолютном безветрии, буксируя вторую лодку, мы

прошли межозерный перешеек и озеро Малое Хадата-Еган-Лор, собрали все экспедиционное снаряжение в рюкзаки и двинулись в неизвестность – через водораздельный перевал, являющийся границей Азии и Европы, к озеру Большое Кузь-Ты. Ни об озере, ни о «судоходности» ручья Б. Бадья-Шор, по которому мы планировали выйти в Усу, у нас не было никаких сведений. Настоящая terra incognita – местность, о которой не написано ни в научной, ни в краеведческой, ни в туристической литературе, ни в Интернете! Безветрие, комары, нелегкий путь и немалый вес рюкзаков, просчитанный буквально до грамма. Вот где мы добрым словом вспомнили и изобретателей наших самых легких в своем классе лодок и не слишком тяжёлый, довольно экономичный моторчик. Действительно, перевалить через хребет с современными тяжёлыми транцевыми лодками из ПВХ и с 3–4-сильным моторам другой фирмы нам было бы не под силу.

Главное же приключение ожидало нас на полноводном после дождей, а следовательно, вполне проходимом ручье Б. Бадья-Шор, являющимся стоком из озера Большое Кузь-Ты. Из-за грозы и нескончаемых проливных дождей пару дней мы стоим на низком острове, продуваемом холодными ветрами. В пойменной поросли ивняка практически не встречается отмерших веток, да и те уже совершенно сырые. В ливень готовим в палатке на газовом примусе, во время затишья ловим хариуса и занимаемся костром. В этой ситуации мотор поделится с нами топливом, и мы то и дело осторожно подливаем его на сырые ветки, чтобы в этой холодной промозглости приготовить нормальную горячую пищу!

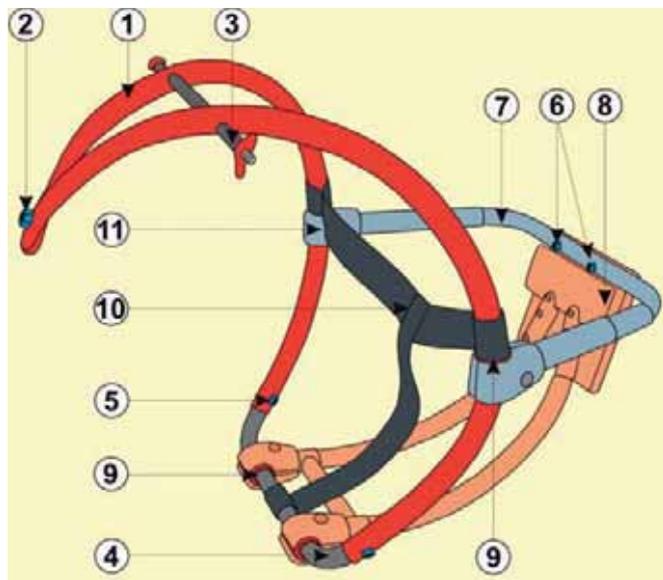
Ждать улучшения погоды здесь, у самой границы большеземельской тундры, похоже, не имело смысла. Дождевые тучи неустанно штурмовали западный склон Урала, отражались от горного барьера Каменного Пояса и здесь же роняли наземь свою тяжелую сырую ношу. Наутро закутались в дождевики и тенты и продолжили сплав, но через некоторое время скорость течения увеличилась, а впереди послышался нарастающий шум. Пенящийся поток Большого Бадья-Шора втискивался в теснину узкого каньона – об использовании мотора или движении в связке, конечно, не могло быть и речи – все вещи, включая «Johnson», заранее упаковали и привязали к лодкам прочным полипропиленовым шпагатом с заявленной разрывной нагрузкой в 40 (!) кг. Как окажется позже, подоб-

Самодельный транец для экспедиционной лодки

1 – бортовые дуги, охватывающие корму;
2 – винт М6 с гайкой, соединяющей дуги внутри лодки; 3 – металлический стержень М6 с «барашком», обеспечивающий крепление к резиновым шайбам. Основной фиксатор транца на лодке; 4 – П-образная трубка, вырезанная из рыболовного стульчика; 5 – болты М6 с гайками в месте соединения трубок; 6 – болты М6 с гайками, соединяющие транец с упором; 7 – упор, соединяющий транец с бортовыми дугами через захват; 8 – транцевая плита с крепежом к П-образной трубке; 9 – трубчатые вставки, обеспечивающие захват трубок различного диаметра; 10 – капроновый ремень, позволяющий равномерно распределять нагрузку на корму; 11 – захваты из легкого металла.



Крепление самодельного транца к лодке через дополнительные резиновые шайбы





Европейский подвид хариуса (ручей Большой Бадья-Шор)

ные путы может порвать даже ручей, не то, что горная река!

В районе первых скальных сужений в лодках находились только гребцы и вещи – остальная часть группы двигалась по берегу, снимая прохождение каньона на фото и видео. Вскоре скалы вроде отступили, ручей стал не столь опасен, и мы уже перемещаемся вниз соединившейся группой. Но кто может знать, что будет за следующим поворотом незнакомого горного водотока?

Лодка, в которой транспортировался мотор, шла следом, то и дело скрываясь в пенных валах. Пройдя район каменной теснины, мы причалили к берегу, чтобы подождать наших сплавщиков, но через некоторое время поток начал выносить оторванные от лодки вещи, упакованные в яркие гермомешки. Занимаясь их отловом и ожидая, что ручей вот-вот вынесет следом и наших друзей, видимо, потерпевших аварию, я вдруг заметил в воде нечто – и этот кадр до сих пор стоит перед моими глазами. Уже почти под поверхностью, в толще воды, вниз по течению дрейфовал большой синий рюкзак, в который и был упакован мотор. И «на плаву» его 13.5 кг удерживал только пустой бачок, рыболовный «кораблик», «подспинная» пенополиуретановая пластина, да небольшой пузырь воздуха под плотной мокрой тканью.

Пропущу детали спасательных работ экипажа второй лодки, как и следующий день непростого сплава, когда о спасенном моторе некогда было и подумать. Под конец всех перипетий мы встали на островке, образованном разливом Большой Усы. Дернистый берег по периметру был уложен отличным плавником – за многие дни нахождения в беслесной горной тун-

дре мы наконец-то смогли разложить настоящий, полноценный костер, над которым можно было просушить вещи и приготовить еду.

Течение в реке почти отсутствовало, по крайней мере, не могло противостоять встречному ветру, отчего каждый метр движения вперед приходилось буквально отвоёвывать у природы. До завершения маршрута у нас оставалось три дня. Самый оптимистический подсчёт показывал, что при подобных погодных условиях запаса изрядно потраченного бензина едва ли хватит до конца пути. К тому же наш «утопленник» так и лежал в том же сыром рюкзаке, причём перед этим сплавом я не герметизировал его впускные и выпускные отверстия.

Команда, согревшаяся у костра, и не подозревала о моих сомнениях. Бак мотора оказался сухой, зато через карбюратор или выхлопные отверстия в «сапоге» в цилиндр (а, возможно, и в картер) попало изрядное количество воды. Пока вывернутая свеча прокаливалась на углях костра, я слил воду из поддона карбюратора и, то и дело переворачивая мотор так и сяк, работал стартером до тех пор, пока из свечного отверстия не перестали вылетать капельки влаги. Подумал: «Только бы не отсырело зажигание!». В памяти всплывало событие не столь давнего прошлого, когда с лодки в воду у берега упал «Ветерок-8», и хоть его через секунды вытащили из воды, всё же в зажигании «накрылся» конденсатор, отчего пару дней нам пришлось передвигаться на одном цилиндре. Здесь же был один цилиндр, и его предстояло «вернуть к жизни».

Ввинтив на место горячую, вычищенную и смоченную бензином свечу, я плеснул в бак немного топлива. От того, как теперь поведёт себя мотор, зависело многое, прежде всего будем



Тальма – арктический голец хадатинских озёр

ли мы остаток маршрута полноценно отдыхать или нам до изнеможения придётся лопатить воду веслами. Обхватив белую башку «Johnson» руками, Олег упер «плавник» мотора в грунт, а я включил «нейтраль» и потянул на себя стартер. На втором рывке наше чудо техники кашлянуло, а на третьем уже уверенно огласило сырые окрестности ровным и четким рокотом! Наш отдых был спасен, а Олег, помогавший мне удерживать это неубиваемое чудо техники, произнес: «Ну, и чего ты сомневался – это же «бомбардир». И, правда, этим все сказано!

Экономия бензина воскрешение движка, тем не менее, не отменял. Вняв стонам команды, я определил норму на следующий день – всего один бачок (примерно 1.5 л), а потом и до впадения реки Ния-Ю мы пойдём на веслах. Наутро мы отчалили в «буксирном варианте» и, чтобы растянуть удовольствие, на самых «малых», ведь лучше тихо ехать, чем быстро гребсти. И тут наш моторчик не только удивил нас, но и поставил рекорд экономичности: на 1.5 литрах он переместил по реке две тяжелые и толкающие перед собой воду лодки на расстояние в 27 км! Конечно, на этот путь он затратил более четырёх часов, встречный либо боковой ветер были не столь сильны, в реке уже наблюдалось пусть слабое, но течение, а в паре мест даже подобие быстрин. Но факт остается фактом – мы не гребли, а, отдыхая, дотарахтели до самого каньончика, за которым уже были Ния-Ю и место для запланированной ночёвки. Выходит, если не спешить и не «палить» попусту бензин, то оказывается, что «Johnson» – весьма экономичная штукovina!

Ниже впадения Ния-Ю уже начали встречаться рощицы стройного пойменного ивняка, используя который мы вновь соединили две лодки в привычную спарку. После водозаборной плотины река вновь обрела скорость, здесь уже не приходилось задумываться об экономии бензина. В результате из путешествия мы даже привезли обратно литра три.

В итоге получилось, что при движении пяти человек с экспедиционным грузом (в сумме около 600 кг с лодками) средний расход топлива на Усе составил примерно 1 л на 12.5 км.

Продолжение следует